平成25年12月18日
関　東　運　輸　局

大型トラックが自転車等を巻き込む左折死亡事故が多発しています！

　トラックの死亡事故については、過去に大型トラックの左折事故が社会問題となり左折巻き込み防止装置対策などの車両安全対策が施されてきましたが、今般、関東運輸局管内における平成24年に発生した事業用自動車の事故状況について分析を行ったところ、依然として大型トラックが左折時に自転車や歩行者を巻き込む死亡事故が多数発生していることが判明しました。
　当該事故について事故要因調査を行ったところ、年数の経過とともに事業者や運転者の左折時における危険認識が薄れてきており、また、運転者席からの視界を確保するために左扉の下部に設けられた窓を棚等により遮り死角が増大するなど安全機能を損なっていることが事故要因であると思われます。
　このため、関東運輸局は関係事業者に対して左折時の危険性について周知指導するとともに再発防止策の徹底を図っていくこととしています。

通達の要旨

1. トラック左折死亡事故の主な要因

【運行管理上の要因】
① 左折時の危険性について運転者への指導監督が不十分
② 点呼・運行指示が不適切

【運転者に係る要因】
① 左折時の安全確認が不十分
② トラックの左折事故が多発していることを把握していない

【車両的要因】
① 棚等の設置により運転者席からの視界が遮られており死角が増大している

2. 考えられる再発防止策

【運行・整備管理者】
① 運転者に対する指導監督の徹底
　最近のトラック事故の発生状況を把握、トラックの構造上の特性を把握など
② 適切な点呼・運行指示の実施
　対面点呼の実施、運行指示書の確実な記載など
③ 運転者席からの視界を広く確保する
　トラック左扉の下部に設置されている窓を有効に活用、後写鏡の適正な調整など
④ 国土交通省作成の各種事故防止マニュアルの活用
　当該マニュアルが浸透していないことが判明したため再度活用を促す
　http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/index.html

運転者に対する指導監督の徹底

【経営者の責任】
　経営の責任者は、上記①～④について、定期的に取組み状況を点検し、問題があれば改善すること。

【問い合わせ先】
関東運輸局自動車技術安全部保安・環境課　古川、久手
電話　045-211-7256（直通）　FAX 045-201-8813
（配布先）横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、都庁記者クラブ、
茨城県政記者クラブ、栃木県政記者クラブ、群馬県政記者クラブ、
千葉県政記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、山梨県政記者クラブ、物流専門紙

（参考）

関自保第５０７号
平成２５年１２月１８日

管内各運輸支局長殿

自動車技術安全部長

大型トラックの左折死亡事故における事故要因及び再発防止策について

今般、関東運輸局管内における平成２４年に発生した事業用自動車の事故状況について、交通統計（公益財団法人交通事故総合分析センター）により分析を行った結果（別添参照）、トラックの死亡事故については、依然として大型トラックが左折時に自転車や歩行者を巻き込む死亡事故が多数発生していることが判明したため、当該事故について事故要因調査分析を行った。

その結果、共通する事故要因は下記１．のとおりであり、これらの結果から考えられる再発防止対策を下記２．に記載した。

ついては、同種の事故発生を防止するため、貴支局管轄の適正化実施機関の巡回指導などの機会を活用してトラック事業者に対して下記について周知するよう協力依頼をするとともに、貴支局においてはあらゆる機会を通して関係事業者に対して指導徹底を図られたい。

記

1．共通する事故要因

【運転者に係る人的要因】

①左折時の安全確認が不十分（５件中５件）

事故調査を実施した左折事故の被害者は、いずれも左方向から横断歩道を横断しているが、運転者は、当該被害者に全く気が付くこと無く、または、動向を確認せずに左折を開始している。

②トラックの左折事故が多発していることを把握していない（５件中５件）

トラックの事故発生状況を把握することは、危険予知に有効であると考えるが、これらの傾向について把握がされていなかった。

【車両的要因】

①運転席からの視界が遮られている（５件中４件）

大型トラックの助手席扉下部には、左折時の安全対策として窓が取り付けられているが、事故車両において、運転者席の横に棚などを設置したために当該窓から左側面が確認できない状態のものがあった。また、これらの中には後写鏡の調整が不適切なため左側面前方付近が確認できないものもあった。

【走行環境的要因】

①当該運転者が頻繁に通る場所であり通常歩行者等が少ない（５件中４件）

事故発生場所の交差点は、当該運転者が頻繁に通る場所であり、事故発生時間帯は通常歩行者等が少ない場所であるため、歩行者等に対する注意を怠った。

【運行管理上の要因】

①運転者への指導監督が不十分（５件中５件）

運転者に対する指導監督は、指導項目としては国土交通省告示を網羅しているものの、運転者の習得の程度を把握せず、また、運行管理者からの一方的な指導となっている。さらに、指導内容として、社会情勢等の変化に対応したもの（関係法令等の改正の動向や最近の交通事故の実例など）となっていない。

②点呼・運行指示が不適切（５件中３件）

点呼が確実に実施されておらず、出庫後に電話により運行の指示を行うなど運行管理が不適切であり、運行ルートや休息場所・時間の指示がなされていないため、運転者任せの運行となっている。このため、拘束時間超えなど過労運転となっている運行が確認された。また、運送が決まっていないにもかかわらず、一の運行として運転者が帰庫しないため対面点呼による運行指示や指導が実施されていないケースが散見された。

２．考えられる再発防止対策

【運行・整備管理者】

①運転者に対する指導監督の徹底

・運転者に対して、別添資料をもとに最近のトラック事故の発生状況について説明し、どのような運転状況において事故が多発しているかを理解させること。

・運転者に対して、トラックの構造上の特性を把握させ、交差点において右左折を行う際は、周辺の交通状況を十分に確認し、必要に応じて徐行や一時停止を行うこと。

・運転者自らが考え理解を深めるように参加・体験・実践型の指導及び監督の手法（例えば危険予知訓練など）を活用すること。

②適切な点呼・運行指示の実施

乗務前点呼又は乗務後点呼は対面点呼が基本であり、「運行上やむを得ない場合」のみ電話等点呼が認められていることを再度認識するとともに、運行指示書による指示を行う場合には、記載すべき事項を確実に記載した運行指示書を作成すること。

③運転席からの視界を広く確保する

トラック左扉の下部に設置されている窓を有効に活用すること及び車両の取扱説明書のとおりに後写鏡を調整することにより運転席からの視界を広く確保すること。

④国土交通省作成の各種事故防止マニュアルの活用

今回は右左折時の事故要因分析調査を実施したが、事故防止については「トラック追突事故防止マニュアル」に記載されている事項を実施することにより行えることから当該マニュアルについて取り組むこと。

※国土交通省において作成した各種マニュアル

http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/index.html

【経営の責任者】

経営の責任者は、上記①～④について、定期的に取組み状況を点検し、問題があれば改善すること。

別添

	H20	H21	H22	H23	H24
人身事故件数	22,123	20,128	19,929	18,794	17,045
死者数	153	136	133	134	135

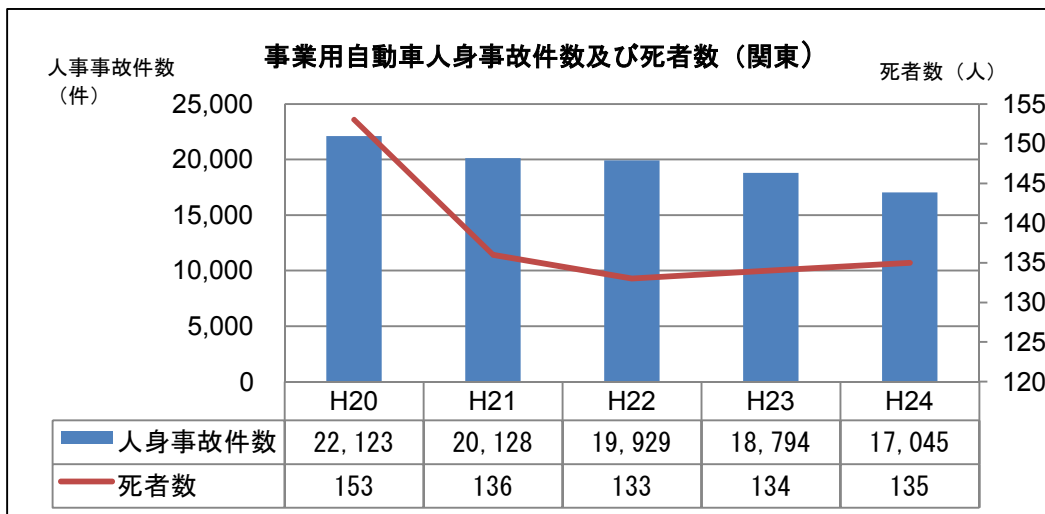



表１：事業用自動車人身事故件数及び死者数（関東）

【解説】
表１：関東管内の事業用自動車人身事故件数は減少傾向にあるが、死者数は平成２１年からほぼ横ばいとなっている。
表２：バス、ハイタク、トラックいずれも減少傾向にあり、ハイタクとトラックはほぼ同数の件数で推移している。
表３：トラックが死者数の大多数を占めており、平成２１年以降はほぼ横ばいとなっている。

	H20	H21	H22	H23	H24
バス	1,203	1,048	960	835	729
ハイタク	10,440	9,976	9,657	9,056	7,964
トラック	10,480	9,104	9,312	8,903	8,352

表２：業態別人身事故件数（関東）

	H20	H21	H22	H23	H24
バス	6	6	9	5	11
ハイタク	22	16	12	22	13
トラック	125	114	112	107	111

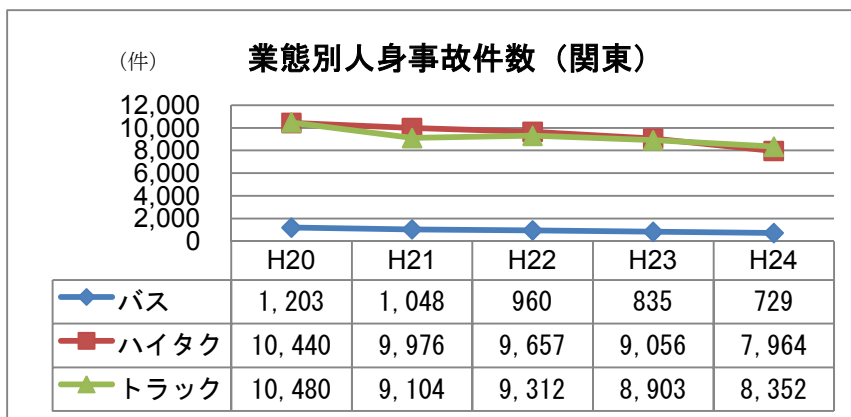
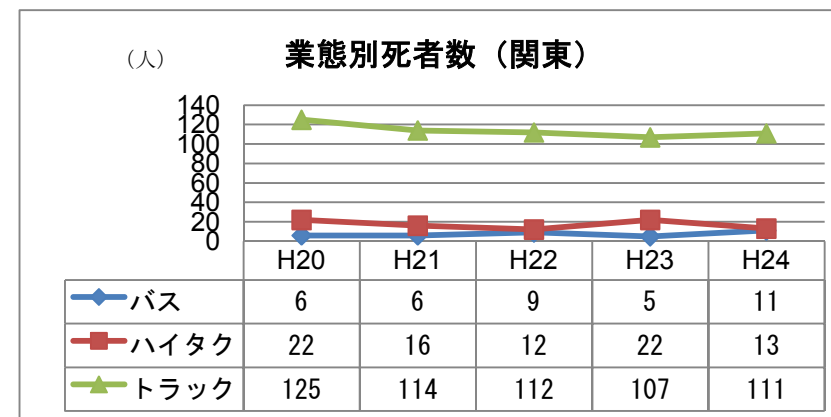



表３：業態別死者数（関東）

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター

別添

事故類型 区分		死亡	重傷	軽傷	計
人対車両	対面通行中	0	2	44	46
	背面通行中	3	8	55	66
	横断中	30	67	385	482
	路上遊戯・作業中	1	3	18	22
	路上停止・横臥中	3	4	10	17
	その他	4	13	149	166
小計		41	97	661	799
車両相互	正面衝突	5	13	87	105
	追突	23	97	3, 720	3, 840
	出会い頭衝突	12	72	1, 036	1, 120
	追越・追抜時衝突	1	19	232	252
	進路変更時衝突	2	13	299	314
	すれ違い時衝突	1	6	86	93
	右左折時衝突	14	76	985	1, 075
	その他	3	28	668	699
小計		61	324	7, 113	7, 498
単独	工作物衝突	3	7	23	33
	駐車車両（運転者不在）衝突	3	1	12	16
	その他	0	1	5	6
小計		6	9	40	55
合計		108	430	7, 814	8, 352

表４：事故類型別−事故区分件数（H24 関東トラック）（件）

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター

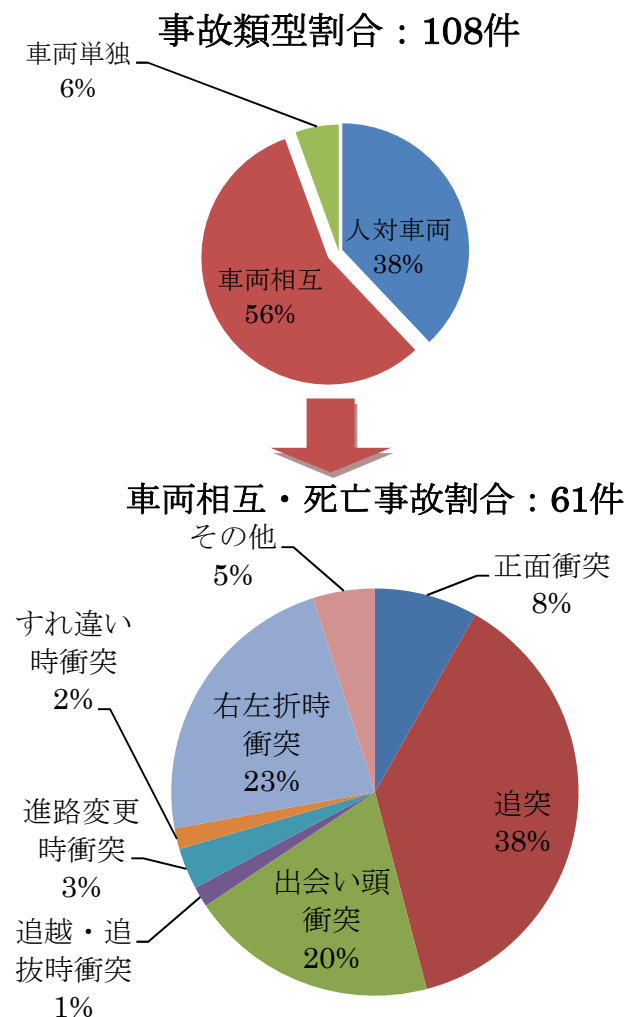
別添

番号	事故発生日	事故発生場所	事故概要
1	H25.1.30 （14:52）	埼玉県新座市野火止	大型トラック（バン）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり前の乗用車に続いて左折を開始したところ、左から来た自転車乗りに気が付かず、車両左前２軸目のタイヤで轢き、死亡させたもの
2	H25.4.9 （18:40）	埼玉県蓮田市西新宿	大型トラック（冷蔵冷凍車）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり自転車乗りが左の横断歩道手前で停車していたため前の乗用車に続いて左折を開始したところ、当該自転車乗りが車両左前輪に接触し、左後輪にて轢き、死亡させたもの
3	H25.5.14 （18:10）	東京都江戸川区南葛西	大型トラック（トラクタ）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり左折を開始し、右から来た自転車を通過させ再度左折を開始したところ、左から来た自転車乗りに気が付かず轢き、死亡させたもの
4	H25.5.23 （11:17）	茨城県守谷市御所ヶ丘	大型トラック（バン）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり左折を開始したところ、左から来た自転車乗りに気が付かず、車両左前面で轢き、死亡させたもの
5	H25.7.9 （9:50）	千葉県白井市復	大型トラック（冷蔵冷凍車）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり左から横断しようとした歩行者が横断を開始しなかったため左折を開始したところ、当該歩行者を左後輪で巻き込み、死亡させたもの ※人対車両の事故

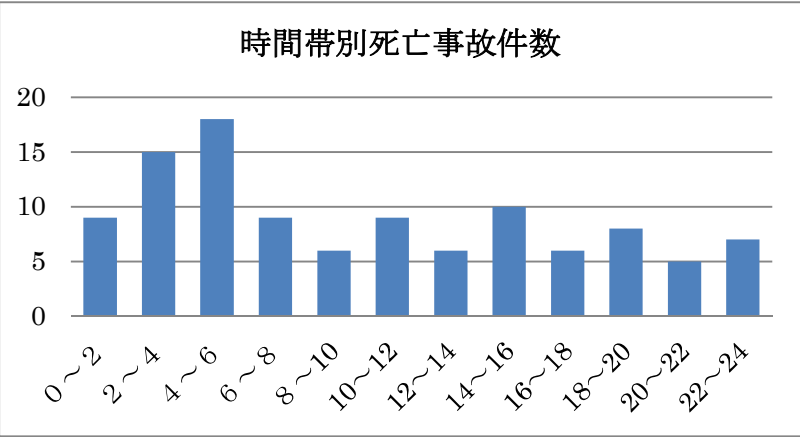
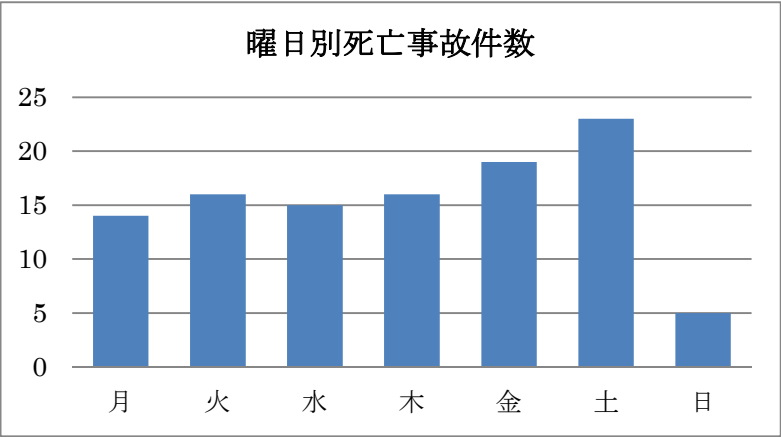
表５：事故要因調査分析を行った死亡事故一覧

別添

平成２４年トラック死亡事故の発生状況（関東第１当事者：１０８件）

	H20	H21	H22	H23	H24
東　京	25	19	15	13	19
神奈川	18	16	14	9	15
千　葉	20	20	19	18	12
埼　玉	24	23	17	35	28
茨　城	18	9	18	9	13
群　馬	7	16	10	11	10
栃　木	6	6	11	8	6
山　梨	2	0	5	1	5
合計	120	109	109	104	108

運輸支局別死亡事故件数の推移

40～44 歳の運転者による死亡事故が多数発生している。

２～６時の深夜・明け方に死亡事故が多数発生している。

金曜日と土曜日に死亡事故が多数発生している。

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター